

1. Mióta versenyzel online a simfans keretein belül?

2010-ben regisztráltam, de igazán csak 2012-ben kezdtem el komolyabban foglalkozni az RBR-rel.

2. Más pluginon is versenyzel?

Nem, még csak a simfansot próbáltam. Egyelőre nem érzek késztetést arra hogy másik pluginon versenyezzek, de ki tudja, talán egy napon megmérgettem magam egy nemzetközibb mezőnyben is ☺

3. Területileg az ország mely részéről származol?

Borsod-Abaúj-Zemplén megyéből, Ózdról.

4. Mi kedvenc autód és miért? --valós és játék--

Valós.... Az még nincs, jogosítványszerzés előtt állok. Persze egy kifogástalan állapotú 2107-est bármikor elfogadnék ☺ A játékban az Impreza N14. Élvezetes vezetni, és ezzel szereztem eddigi legjobb eredményeimet.

5. Milyen beállítottságú vagy, aszfalt, murva, hó, vagy nem érinti teljesítményed a felület-- akár eső is--?

Egyértelműen aszfalt. Valahogy mindig is könnyebben boldogultam aszfalton, mint murván és havon. Például sokkal hamarabb alkalmazkodok egy új pályához, ha az aszfaltos. Az eső eleinte kicsit mumus volt, de mára egészen megszerettem.

6. Hány OB van mögötted, illetve hol jártál az utolsó OB idején, ugyanis kevés információt találtam rólad?

Érdemben még egy OB-t sem teljesítettem. A 7. MRBRB-n csak három fordulón tudtam elindulni, és – tapasztalat hiányában - csupán a biztos célba érés volt a célom. Ez egyébként az utolsó fordulón sikerült is ☺

7. Hány verseny km van mögötted? --simfans rendszeren belüli elég--

15 ezer km.

8. Kezdő versenyzőnek melyik kategóriát ajánlanád? --miért, és melyik nem esetleg--

Fontos hogy először egy gyengébb kategóriával próbálkozzanak, ne rögtön WRC-vel. Kezdként én is beleestem ebbe a hibába, WRC-vel neveztem az OB-ra, aminek meg is lett az eredménye. Gyakorlatilag csak utas voltam az autóban, egy időre el is vette a kedvem. Én személy szerint az N4-et ajánlanám. Könnyen kezelhető és sok olyan dolgot lehet tanulni egy ilyen autóval, ami később pl. egy WRC-nél hasznos lehet. Aki ezt még túl erősnek érzi annak az N3 vagy az S1600 lehet megfelelő.

9. Pár mondatban összefoglalnád milyen jelenségekkel találkozol a jármű irányítása közben és azokat hogy lehet kivédeni, előnnyé kovácsolni?

Ez így nehéz kérdés hiszen mindenkinek más a vezetési stílusa, de megpróbálok pár dolgot összeírni. Például murván és havon ballábfekekkel érdemes „beúsztatni” az autót az erősebb kanyarokba, így jobb lesz a kanyarsebesség, kedvezőbben gyorsíthatunk ki. Fontos mindig a minél jobb kigyorsításra koncentrálni.

A dobálós aszfaltos pályákon a nagyobb bukkanók, kátyúk előtt kicsit megfékezem az autót (gázelvétel nélkül), így nem dobnak le az útról. Legtöbbször észre lehet venni őket, ha másról nem, az aszfalt színéről. Persze van hogy nem lehet látni a kátyúkat, ilyenkor muszáj megtanulni hol is vannak. Kuplungot nem használok, viszont úgy tudom gyorsabb vele rajtolni.

Ha az autó aszfalton megúszik, finomabban korrigálok mint laza talajon, hiszen aszfalton érzékenyebben reagál az autó a nagyobb kormánymozdulatokra. Így általában meg lehet úszni nagyobb baj nélkül. És természetesen a lehető legtöbbet kell gyakorolni!

10. Setup-olni szoktál-e, ha igen mennyi időt töltesz vele, mit állítgatsz?

Nem szoktam. Vannak setupjaim minden felületre amiket az elmúlt 1-2 év alatt szedtem össze. Van ami kapott, de leginkább külföldi oldalakról keresgéltem össze. Kezdetben nem értettem hozzá, most már nagyjából tudom mit hova kell állítani, de tökéletesen meg vagyok elégedve a szettekkel, úgyhogy nem piszkálok ☺ Minden autóhoz ugyanazokat a szetteket használom, persze a kerékösszetartás állításával.

11. Hogy csináltad a Kincses Kupán látott csodát, miszerint abszolútban győztél WRC-kezt megelőzve egy N4-es Subaruval? --mennyit készültél a versenyekre, hogyan készültél, hogyan kell gyorsan közlekedni egy ilyennel, hogyan lehet WRC-kezt verni, mire figyelsz, hogyan lehet gyorsan kanyarodni stb--

Nyomtam a gázt, kormányoztam, időnként pedig fékeztem ☺ A versenyekre mindig igyekeztem felkészülni. Ha az időm engedte, az adott forduló pályáin végigmentem kétszer-háromszor, próbáltam megjegyezni hogy hol hogyan kell fordulni az autóval. Nagy segítség volt, hogy a Kincses Kupa kezdetére már sikerült teljesen kiismerni az autó viselkedését. Egy ilyen N4-es autónál, ha gyorsak akarunk lenni, figyelni kell, hogy a lehető legkevesebbszer csússzon az autó, a lehető legtöbb lendületet vigyük át a kanyaron. Én sem vagyok éppen egy „sínautózós”, szóval valószínűleg nem hoztam ki mindent az autóból.

12. Zárásul leírnád pár számodra kedves eredményed a sok közül? --év végi, egy-egy verseny, egy-egy ember megverése stb--

Egy kedves eredmény számomra például az Arrabona Rally Trophy-n elért abszolút-és kategória 1. hely. Itt Füredi Zolival csatáztam a bajnoki címért, és végül az év eleji bizonytalanságok ellenére sikerült megnyerni. Hosszú és nehéz versenyek voltak, nagy kihívás volt hiba nélkül teljesíteni, úgyhogy büszke vagyok erre a győzelemre. És persze itt volt a 9.Kincses Kupa. Ez volt az első alkalom hogy ennyi OB élmenő ellen harcolhattam. Az elért abszolút 3. helyezéssel messze túlszárnyaltam a bajnokság előtti célokat. Voltak persze nagyobb hibáim is, volt hogy elég sok pontot dobtam el, úgyhogy talán előrébb is végezhettem volna. De utólag persze már teljesen elégedett vagyok a helyezéssel, elsőre nem volt ez rossz ☺